Naciones Unidas S/PV.7775



Consejo de Seguridad

Septuagésimo primer año

Provisional

7775ª sesión

Jueves 22 de septiembre de 2016, a las 10.00 horas
Nueva York

Presidente:	Sr. McCully/Sr. Van Bohemen	(Nueva Zelandia)
Miembros:	Angola	Sr. Lucas
	China	Sr. Wu Haitao
	Egipto	Sr. Moustafa
	España	Sr. Ybañez
	Estados Unidos de América	Sr. Johnson
	Federación de Rusia	Sr. Churkin/Sr. Zagaynov
	Francia	Sra. Royal
	Japón	Sr. Okamura
	Malasia	Sr. Aman
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sr. Johnson
	Senegal	Sr. Ndiaye
	Ucrania	Sr. Klimkin
	Uruguay	Sr. Bermúdez
	Venezuela (República Bolivariana de)	Sr. Ramírez Carreño

Orden del día

Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas

Seguridad de la aviación

Carta de fecha 16 de septiembre de 2016 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Nueva Zelandia ante las Naciones Unidas (S/2016/791)

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. El texto definitivo será reproducido en los *Documentos Oficiales del Consejo de Seguridad*. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina U-0506 (verbatimrecords@un.org). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (http://documents.un.org).

16-29550 (S)







Se abre la sesión a las 10.10 horas.

Aprobación del orden del día

Queda aprobado el orden del día.

Amenazas a la paz y la seguridad internacionales causadas por actos terroristas

Seguridad de la aviación

Carta de fecha 16 de septiembre de 2016 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Nueva Zelandia ante las Naciones Unidas (S/2016/791)

El Presidente (*habla en inglés*): Deseo dar una cálida bienvenida a los Jefes de Estado y de Gobierno, a los Ministros y a los demás representantes presentes en el Salón del Consejo de Seguridad. Su presencia en el día de hoy pone de relieve la importancia de la cuestión objeto de examen.

De conformidad con el artículo 37 del reglamento provisional del Consejo, invito a los representantes de Australia, Bélgica, Bulgaria, el Canadá, la República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Alemania, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Noruega, Polonia, Portugal, la República de Corea, Rumania, Singapur, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia, Suiza y Turquía a participar en esta sesión.

De conformidad con el artículo 39 del reglamento provisional del Consejo, invito a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional, Sra. Fang Liu, a participar en esta sesión.

El Consejo de Seguridad comenzará ahora el examen del tema que figura en el orden del día.

Deseo señalar a la atención de los miembros del Consejo el documento S/2016/791, que contiene el texto de una carta de fecha 16 de septiembre de 2016 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Nueva Zelandia ante las Naciones Unidas, en la que transmite una nota conceptual sobre el tema objeto de examen.

Doy ahora la palabra a la Sra. Fang Liu.

Sra. Fang Liu (*habla en chino*): Tengo el placer y el honor de haber sido invitada por el Presidente del Consejo de Seguridad a asistir a la sesión de hoy.

(*continúa en inglés*)

Deseo expresar mi sincero agradecimiento al Presidente del Consejo de Seguridad, Sr. Gerard van Bohemen, de Nueva Zelandia, por haber invitado a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a intervenir ante el Consejo para tratar cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación civil internacional, y al Ministro de Relaciones Exteriores de Nueva Zelandia, el Honorable Murray McCully, por presidir esta sesión.

La OACI ha contribuido a aplicar la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo desde 2006, así como las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. En particular, quisiera destacar las resoluciones 1373 (2001), 1624 (2005) y 2178 (2014). La OACI es una de las 38 entidades del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo, que tiene el mandato de fortalecer la coordinación y la coherencia de los esfuerzos de lucha contra el terrorismo en el sistema de las Naciones Unidas. Mantenemos una colaboración productiva con todos los órganos del Consejo de Seguridad, en particular la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo.

La OACI fue establecida en 1944 después de la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en Chicago. Trabajamos con 191 Estados Miembros y asociados de la industria para adoptar normas internacionales de aviación civil, así como también prácticas y políticas recomendadas para apoyar un sector de la aviación civil que sea eficiente, seguro, sostenible desde el punto de vista económico y responsable con respecto al medio ambiente. Las normas, así como también las prácticas y políticas recomendadas, ascienden a un total de más de 12.000, figuran en los 19 anexos del Convenio y son utilizadas por los Estados miembros de la OACI como puntos de referencia para asegurarse de que las operaciones y los reglamentos de aviación civil local se ajusten a las normas mundiales. A su vez, esos reglamentos nacionales armonizados de transporte aéreo ayudan a los Estados, las compañías aéreas, los aeropuertos y otros agentes a cooperar en la gestión de más de 100.000 vuelos diarios. Eso posibilita que actualmente 3.500 millones de pasajeros por año —que representan unos 10 millones de viajeros por día y un tercio del comercio mundial en términos de valor por vía aérea— lleguen a sus destinos internacionales de forma segura y eficiente. Es importante destacar que la red de transporte aéreo mundial duplicará su volumen de vuelos y pasajeros para 2030.

La OACI también protege la aviación civil mediante la aprobación de tratados. Entre los 19 tratados de las Naciones Unidas de lucha contra el terrorismo, 8 fueron aprobados por la OACI, entre otros, últimamente, el Convenio de Beijing de 2010 y el Protocolo de Montreal de 2014. Además de su función de establecimiento de

normas, la OACI controla las capacidades de vigilancia de la aviación civil de los Estados en los ámbitos de la seguridad física y tecnológica, y coordina la asistencia específica y el fomento de la capacidad, utilizando esos resultados de la vigilancia.

La asistencia técnica es un componente importante de la iniciativa de la OACI "Ningún país se queda atrás", orientada a prestar asistencia a todos los Estados en cuanto a sus necesidades prioritarias para mejorar la aplicación en relación con todos los objetivos estratégicos de la OACI. El objetivo primordial de la asistencia para la seguridad de la aviación es apoyar a los Estados Miembros para que resuelvan los problemas de seguridad importantes que han sido detectados mediante el Programa de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI, y ayudarles a aplicar las normas de seguridad y la Estrategia del Programa de la OACI de Identificación de Viajeros.

La OACI estableció en 2015 un plan regional para la seguridad de la aviación y la facilitación en África, pero lo importante es que se necesita mucho más en cuanto a compromisos y cooperación por parte de los Estados y otras organizaciones internacionales para que se cumplan plenamente los objetivos de esas y otras actividades de asistencia técnica. La OACI también es plenamente consciente de los vínculos críticos que existen entre el desarrollo socioeconómico sostenible para los Estados y las operaciones de transporte aéreo con seguridad física y tecnológica, ya que la aviación internacional contribuye aproximadamente el 3,5% del producto interno bruto mundial. Al trabajar de consuno con nuestros Estados miembros en pro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, esta función cobra más importancia que nunca.

La seguridad de la aviación, o en términos más precisos, la prevención de actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, es una de las principales prioridades de la OACI. Como ya mencioné, las normas de la OACI figuran en los 19 anexos del Convenio de Chicago. El Anexo 17 se centra específicamente en la seguridad de la aviación. Abarcan una amplia gama de medidas: desde las disposiciones institucionales y la asignación de responsabilidades a nivel nacional a las evaluaciones de amenazas y riesgos, la seguridad del equipaje y de la carga, la seguridad física en los aeropuertos, la respuesta a incidentes y la cooperación internacional, entre muchas otras cuestiones.

Los ataques de gran envergadura perpetrados en la infraestructura terrestre de los aeropuertos de Bruselas y Estambul a principios de este año, fueron un trágico recordatorio de los enormes desafíos que se enfrentan para proteger las zonas públicas, la inseparabilidad de la seguridad de la aviación y la seguridad nacional y de las importantes consecuencias socioeconómicas del terrorismo. Pero también nos recuerdan la resiliencia y la capacidad de respuesta de la red mundial de la aviación civil. Con posterioridad a esos ataques, la OACI introdujo con rapidez nuevas enmiendas en el anexo 17, con objeto de aumentar la seguridad terrestre en las instalaciones aeroportuarias. Se prevé que el Consejo de la OACI procederá a su aprobación en noviembre.

En cuanto a las perspectivas para la seguridad internacional de la aviación civil, consideramos que la coyuntura actual es prometedora y, a la vez, supone retos. Me complace informarles de que en el Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación de la OACI se sigue consignando una mejora constante de los niveles de aplicación efectiva de normas de seguridad de la aviación, tanto a escala mundial como regional. La intensa colaboración de los Estados, bajo el liderazgo de la OACI, también nos permite perfeccionar todas las normas pertinentes, las prácticas recomendadas y la guía de mejores prácticas sobre la base de la gestión de riesgos.

Otro hecho muy positivo que hemos observado es el nivel sin precedente de cooperación multilateral, en apoyo de las iniciativas para aumentar la seguridad de la aviación. Además del plan de seguridad regional de la aviación para África de la OACI, recientemente los Estados de la región del Oriente Medio aprobaron la Declaración de Riad, en la que se enuncia la necesidad de mejorar la seguridad de la aviación en esta región. No obstante, al mismo tiempo, la situación de amenaza riesgos sigue siendo compleja y evoluciona con rapidez, lo cual también debe aplicarse a las medidas de seguridad para abordarlos.

Hay que seguir prestando atención a las amenazas que plantean las armas pequeñas transportadas por pasajeros, los artefactos explosivos improvisados escondidos en el equipaje y la carga, así como a los sistemas portátiles de defensa antiaérea. Asimismo, hay aspectos que suscitan nueva o renovada preocupación, como la seguridad terrestre, la seguridad cibernética, los sistemas de aeronaves teledirigidas, conocidos como drones, y las amenazas internas exigen urgente atención. Si bien la aplicación efectiva general de las normas mundiales de la OACI mejora, aún queda mucho margen para avanzar. Esto es especialmente cierto en los Estados que carecen de capacidad nacional, o que pueden caracterizarse por sistemas y programas de seguridad de la aviación civil subdesarrollados.

Una piedra angular de las normas de seguridad de la aviación de la OACI es la obligación de cada Estado de designar y especificar ante la OACI una autoridad apropiada dentro de su Gobierno. Estas autoridades se encargan de la elaboración, la aplicación y el mantenimiento del programa de seguridad nacional de la aviación civil. Estos puntos focales nacionales de seguridad de la aviación civil coordinan la participación directa de la policía nacional, los servicios de inteligencia, las aduanas, los servicios de inmigración, el sector de la justicia, las relaciones exteriores, las finanzas, el sector militar y otros organismos para garantizar un programa de seguridad nacional de la aviación civil coherente y pangubernamental. También deben coordinar la participación de los operadores de compañías aéreas y aeropuertos, así como los proveedores de servicios de tráfico aéreo en este amplio marco nacional. En otras palabras, la seguridad de la aviación a nivel nacional debe incorporar un gran número de entidades, y cada uno debe contribuir de manera compatible con sus mandatos y responsabilidades respectivos. Cabe decir lo mismo a nivel internacional. Sin embargo, la coordinación necesaria puede ser compleja y, a veces, difícil, principalmente debido a la variación entre los mecanismos de coordinación de los Estados y sus efectos consiguientes en el marco mundial.

Por tanto, se pide a los Estados que contribuyan a garantizar que todas sus entidades nacionales pertinentes trabajen en colaboración estrecha y eficaz. Para ayudar a centrar la atención nacional en la armonización mundial, que tanto se necesita, la OACI, por tanto, mantiene estrecha coordinación con sus Estados miembros; la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, la Organización Mundial de Aduanas, la INTERPOL y otros miembros del Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo, organizaciones regionales de aviación y de seguridad y muchos otros para aumentar la seguridad de la aviación civil. En esos esfuerzos, un tema recurrente es obtener y movilizar la voluntad política de los Estados, así como mejorar las capacidades nacionales.

El enfoque del Consejo de Seguridad de contribuir a potenciar los esfuerzos de la comunidad mundial en el ámbito de la seguridad de la aviación, fomentar una mayor participación política de los Estados para aplicar de manera efectiva las normas de seguridad de la OACI y respaldar las actividades de asistencia técnica de la OACI a los Estados necesitados. Para el próximo trienio 2017-2019 del programa de trabajo de la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación, el elemento central será la elaboración de un nuevo plan mundial de seguridad de la aviación. Entre los objetivos previstos en el plan figuran una mayor asistencia técnica a los Estados para fomentar su capacidad y alcanzar niveles más elevados de aplicación efectiva de las normas sobre seguridad de la aviación previstas en el anexo 17, un aceleramiento del desarrollo de los recursos humanos en la esfera de la seguridad de la aviación, la innovación de los procesos y la tecnología para mejorar la eficacia y la eficiencia de las medidas de seguridad, y un mayor aprovechamiento de las múltiples disciplinas de la aviación para mejorar la seguridad.

En este plan mundial se establecerán y armonizarán las metas y los objetivos adaptados a las necesidades de los Estados, junto con un mecanismo eficaz para dar seguimiento a los progresos a nivel mundial. En el marco de este nuevo plan mundial de seguridad de la aviación de la OACI, los Estados, las regiones, los operadores de la industria y otros interesados se unirán a través de un marco estratégico que ofrece claridad sobre todas las prioridades relacionadas con la mejora de la seguridad de la aviación. Se establecerán los medios individuales, bilaterales y multilaterales para abordar estas prioridades, los calendarios para alcanzar resultados y las consecuencias previstas cuando no se cumplan los compromisos. Ello proporcionará a la OACI un apoyo inestimable en la consecución de sus objetivos en materia de seguridad de la aviación, y para contribuir de manera eficaz a las resoluciones del Consejo de Seguridad y la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy las gracias a la Sra. Fang Liu por su exposición informativa.

Los miembros del Consejo tienen ante sí el documento A/2016/797, que contiene el texto de un proyecto de resolución presentado por Angola, Australia, Bélgica, Bulgaria, el Canadá, la República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Hungría, Irlanda, Italia, el Japón, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malasia, los Países Bajos, Nueva Zelandia, Noruega, Polonia, Portugal, la República de Corea, Rumania, el Senegal, Singapur, Eslovaquia, Eslovenia, España, Suecia, Suiza, Turquía, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, los Estados Unidos de América y el Uruguay.

El Consejo está dispuesto a proceder a la votación del proyecto de resolución que tiene ante sí.

Tienen ahora la palabra aquellos miembros del Consejo que deseen formular declaraciones antes de la votación.

Sr. Moustafa (Egipto) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Ante todo, quisiera darle las gracias a usted y a la Presidencia del Consejo de Nueva Zelandia por la encomiable manera en que ha realizado su labor durante el mes de septiembre. También quisiera expresar mi agradecimiento a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su valiosa exposición informativa.

La fecha elegida para la presentación del proyecto de resolución que tenemos ante nosotros es cuestionable, ya que llega apenas unos días antes del trigésimo noveno período de sesiones trienal de la Asamblea de la OACI, que tendrá lugar la última semana de este mes. En dicha Asamblea se reúnen todos los miembros de la OACI para tratar todos los aspectos relacionados con la aviación civil y la seguridad de la aviación.

El hecho de que el proyecto de resolución se presente hoy sugiere un deseo de inmiscuirse en las actividades de la OACI a fin de tener el proyecto de resolución aprobado antes de que comience dicho período de sesiones. Sin embargo, según lo acordado por los miembros del Consejo, el objetivo del proyecto de resolución es concienciar a la comunidad internacional acerca de la gravedad de la situación y las amenazas a la seguridad de la aviación civil, y recordar los incidentes que se han producido desde 2011. La amenaza es cada vez mayor y trata de influir en las economías nacionales y las relaciones entre los Estados. Debemos recordar la gravedad de la amenaza a fin de fomentar la cooperación entre los países, prestar la asistencia técnica necesaria, respetar la soberanía de los países y poner de relieve la función de la OACI como órgano mundial encargado de esas cuestiones.

Consciente de la importancia de la lucha contra la amenaza del terrorismo y de proteger a sus ciudadanos y turistas, Egipto continúa trabajando estrechamente con todos los países y con la OACI. Hace poco se llevó a cabo un examen de las prácticas y los procedimientos de aviación en los aeropuertos egipcios, en consonancia con el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, y tengo el placer de informar al Consejo de que el equipo de auditoría de la OACI nos ha dado una evaluación positiva por aplicar los procedimientos de seguridad estándar. Las autoridades egipcias recibieron una carta oficial de la OACI en agosto, donde se indicaban los progresos realizados por Egipto en la esfera de la seguridad de la aviación. Esperamos que otros países estén al mismo nivel.

Consideramos que la amenaza a la aviación civil exige de nosotros un esfuerzo colectivo para luchar contra el terrorismo de manera integral, abordando las causas profundas que conducen al terrorismo en los países y combatiéndolo en todas sus formas. Si queremos ser serios, debemos entablar una intensa cooperación y dejar de financiar el terrorismo y dar refugio a los terroristas. También debemos detener todos los intentos de utilizar las redes sociales para difundir mensajes de odio y propaganda terrorista.

Debemos equipar a los países para que puedan luchar contra el terrorismo. También debemos estar al tanto de los comportamientos y los recursos de los grupos terroristas, que cambian con gran rapidez, y adoptar medidas y establecer normas uniformes para los países que han sido víctimas del terrorismo, el cual trata de destruir sus economías. No debemos tratar a las víctimas de forma diferente en función de su origen, sino simpatizar con todas las víctimas del terrorismo. Nuestro deber ético y político es tratar a todos por igual.

Por último, reafirmamos la determinación de Egipto de luchar contra el flagelo del terrorismo sobre la base de la cooperación, la apertura y la transparencia. Trabajaremos para ofrecer respuestas prácticas a las amenazas a la seguridad de la aviación civil.

El Presidente (*habla en inglés*): Someteré ahora a votación el proyecto de resolución.

Se procede a votación ordinaria.

Votos a favor:

Angola, China, Egipto, Francia, Japón, Malasia, Nueva Zelandia, Federación de Rusia, Senegal, España, Ucrania, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Estados Unidos de América, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de)

El Presidente (*habla en inglés*): Se han emitido 15 votos a favor. El proyecto de resolución ha sido aprobado por unanimidad como resolución 2309 (2016).

Doy ahora la palabra a los demás miembros del Consejo de Seguridad.

Doy la palabra al Secretario de Estado de Relaciones Exteriores y Asuntos del Commonwealth del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Excmo. Sr. Boris Johnson.

Sr. Johnson (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*habla en inglés*): Estoy muy agradecido a la Sra. Fang Liu por la amplia exposición informativa que nos ha ofrecido en nombre de la Organización de Aviación Civil Internacional. El Reino Unido acoge con gran

beneplácito la aprobación unánime de la resolución 2309 (2016) gracias a la acción firme y unida del Consejo. Esta es la primera resolución que se centra en la amenaza que plantean los terroristas para la aviación civil, y demuestra nuestra determinación conjunta de proteger a nuestros ciudadanos de un peligro que es cada vez mayor. Hemos recorrido un largo camino desde que el primer vuelo comercial programado despegó de Florida hace más de 100 años. Hoy día más de 3.000 millones de pasajeros llegan a sus destinos cada año por vía aérea, y son esas vidas las que protegemos con la decisión de hoy.

Solo tenemos que recordar algunas de las tragedias recientes para comprender lo urgente que es nuestra tarea. Los atentados de los aeropuertos de Bruselas y Estambul, la destrucción sobre el Sinaí de la aeronave rusa de Metrojet el año pasado y la explosión a bordo de un vuelo de Dallo Airlines procedente de Mogadiscio en febrero: todas estas atrocidades plantearon una grave amenaza para la paz y la seguridad internacionales. Todas fueron descarnados recordatorios de hasta qué punto la aviación civil encara un peligro en constante evolución por parte de los terroristas, que incansablemente buscan grietas en nuestra defensa colectiva. Hay una realidad a la que ninguno de nosotros puede escapar, a saber, que todos dependemos los unos de los otros para garantizar la seguridad en la aviación. Ningún país por sí solo puede proteger lo que es, dado su propio carácter, una actividad mundial. Esa es la razón por la que lo que se haga aquí, en el Consejo de Seguridad, a nivel mundial, es tan importante.

Al aprobar la resolución de hoy, el Consejo de Seguridad ha hecho un enérgico llamado a la acción de toda la comunidad internacional. En la resolución se dispone que se apliquen unos regímenes específicos de manera sistemática. En la resolución también queda claro que es preciso tomar precauciones en respuesta a los cambios de táctica de los terroristas. En la resolución se alienta a todos los países a observar las normas de seguridad establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Reconocemos que, para que todas las naciones estén a la altura de este desafío, con frecuencia se requerirá la prestación de asistencia. Serán necesarios el fomento de las capacidades, la formación y otros tipos de asistencia técnica en este ámbito específico. Considero que esa asistencia se debe prestar con plena conciencia de que la protección de la aviación civil es un objetivo vital para todos nosotros.

Para concluir, debo decir que en los últimos dos años el Consejo de Seguridad ha adoptado una serie de medidas encaminadas a contrarrestar la amenaza terrorista. Del mismo modo que ha evolucionado el peligro, también lo ha hecho nuestra respuesta. Hemos tratado de contrarrestar el surgimiento de Daesh. Hemos tomado medidas contra el fenómeno de los combatientes terroristas extranjeros. Hemos tratado de bloquear o interrumpir de alguna manera los numerosos canales de financiación del terrorismo. La resolución representa otro importante avance en esta lucha común. Proporciona un enfoque integral para la protección de la aviación civil frente al terrorismo, y demuestra la decisión de toda la comunidad internacional de trabajar para mantener seguros a nuestros ciudadanos.

El Reino Unido espera con interés la aplicación plena de la resolución después de que este Consejo haya demostrado su apoyo unánime. Ello entrañará trabajar con nuestros asociados tanto en el plano nacional como en el internacional. También acogemos con beneplácito la intención del Consejo de seguir ocupándose de este asunto vital. Los terroristas no van a cejar en sus esfuerzos para atacar la aviación civil, por lo que nunca debemos dejar de trabajar unidos para frustrar sus malévolos deseos. El transporte aéreo es uno de los avances más liberadores que haya conocido jamás la raza humana, y la resolución nos ayudará a seguir disfrutando de esa libertad en condiciones de seguridad

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Secretario de Seguridad Nacional de los Estados Unidos de América, Sr. Jeh Johnson.

Sr. Johnson (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): En primer lugar, expresamos nuestro agradecimiento al Reino Unido y a su Secretario de Estado, Sr. Johnson, por señalar a nuestra atención este importante tema de la seguridad de la aviación. Agradezco al Secretario Johnson su liderazgo en este asunto. También deseo encomiar la labor que han desplegado la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y su Secretaria General, Sra. Liu, en las cuestiones relativas a la seguridad de la aviación. Por tanto, nos sentimos complacidos de que se esté celebrando esta sesión, y acogemos con beneplácito la aprobación por unanimidad de la resolución 2309 (2016).

Considero que la seguridad de la aviación es hoy día un asunto urgente. La resolución que acabamos de aprobar se refiere a los recientes ataques terroristas contra la aviación civil como motivo de grave preocupación. Estamos de acuerdo con esa caracterización. Para nosotros, en los Estados Unidos, el punto de inflexión con respecto a la seguridad de la aviación fue el 11 de septiembre de 2001. A raíz de lo ocurrido, se creó un

organismo gubernamental enteramente nuevo dedicado a la seguridad en el transporte, nuestra Administración de Seguridad del Transporte. Actualmente, en los Estados Unidos la Administración de Seguridad del Transporte es el organismo de nuestro Gobierno con mayor interacción diaria con el público. La realidad es que hoy día existe una amenaza internacional permanente contra la seguridad de la aviación, que incluye la amenaza terrorista. Los ataques recientes han demostrado que la amenaza terrorista a la seguridad de la aviación y los aeropuertos sigue siendo igual de grave. Como se señala en la resolución, las organizaciones terroristas siguen considerando la aviación civil como un buen objetivo de ataques. Esto es coincide totalmente con la evaluación de nuestro propio Gobierno. Las organizaciones terroristas continúan tratando de aprovechar las deficiencias que perciben en la seguridad de nuestra aviación.

La buena noticia es que, en los últimos años, la comunidad internacional ha dado pasos importantes para fortalecer la seguridad de la aviación y restaurar la confianza del público en este medio de transporte. Todavía queda mucho por hacer. En los Estados Unidos, la Administración de Seguridad del Transporte, encabezada por el Administrador Peter Neffenger, se ha vuelto a centrar en su misión de velar por la seguridad de la aviación. Nuestras líneas aéreas han apoyado ese esfuerzo. Hace dos años, mejoramos las medidas de seguridad de la aviación en los aeropuertos internacionales para los vuelos con destino a los Estados Unidos. Me complace que otras naciones hayan puesto en práctica mejoras similares.

Desde el año pasado, después de que se estrellara el vuelo 9268 de Metrojet, nos hemos centrado en mejorar la seguridad en torno a los pasajeros, el equipaje, la carga y demás artículos a bordo de vuelos con destino a los Estados Unidos. Estamos investigando e invirtiendo de manera activa en nueva tecnología de seguridad aérea a fin de detectar las amenazas actuales. Nuestro Congreso también nos ha autorizado a donar equipos de seguridad aérea a otros países.

Después de años de reducciones en el número de agentes de la Administración de Seguridad del Transporte, hemos invertido esa tendencia y ahora estamos contratando a más personal. Hemos convertido a un gran número de empleados a tiempo parcial de la Administración en empleados a tiempo completo. Estamos destinando más perros detectores de bombas al empeño de reforzar la seguridad de la aviación. Hemos emprendido un programa llamado TSA Precheck para alentar a los pasajeros a someterse a una verificación de sus antecedentes antes de volar.

Este año, a pesar del mayor volumen de viajes aéreos en los Estados Unidos y de que se formaron colas más largas en los puntos de control de los aeropuertos, nos resistimos a reducir las medidas de seguridad aérea. Estamos trabajando para lograr más acuerdos con otras naciones a fin de que se acepten escoltas de seguridad en los vuelos comerciales con origen y destino en los Estados Unidos. Estamos tratando activamente de concertar más acuerdos de inspección previa con Gobiernos de todo el mundo, en virtud de los cuales nuestros agentes aduanales estarían desplegados en otros países para hacer las comprobaciones a los pasajeros antes de abordar vuelos hacia los Estados Unidos.

Exhortamos a otras naciones a dedicar atención al tema de la seguridad de la aviación. Como señaló el Secretario Johnson, en esta cuestión todos dependemos los unos de los otros. Exhortamos a establecer un mayor intercambio de información entre las naciones respecto de las mejores prácticas en el ámbito de la seguridad de la aviación, y a que otras naciones inviertan de manera continua en tecnología para la seguridad de la aviación. Por medio de la OACI, seguiremos estandarizando las prácticas en la seguridad de la aviación.

Los Estados Unidos de América apoyan firmemente la aplicación plena de la resolución que acabamos de aprobar, e instan a otras naciones a hacer lo mismo. La resolución ofrece una importante oportunidad para reafirmar nuestro compromiso de trabajar por la seguridad de la aviación y hacer avanzar los estándares mundiales con miras a encarar la cambiante amenaza terrorista. La resolución 2309 (2016) envía un mensaje claro: la seguridad de los vuelos internacionales es un motivo de preocupación para el Consejo de Seguridad. La resolución exhorta a todos los Estados a que colaboren con las estructuras establecidas de las Naciones Unidas para elaborar normas internacionales más eficaces para la seguridad aérea. La resolución exige a los Estados que eliminen de inmediato todas las brechas o las vulnerabilidades y que trabajen de manera enérgica y rápida para disipar las preocupaciones de los Estados sobre las amenazas a los vuelos internacionales. Señalo en particular la disposición contenida en la resolución que exhorta a los Estados a que aseguren que

> “tales medidas tengan en cuenta el papel potencial de quienes tienen acceso privilegiado a zonas, conocimientos o información que puedan ayudar a los terroristas en la planificación o ejecución de atentados” (*resolución 2309 (2016) párrafo 6 c)*).

Continuaremos colaborando con las Naciones Unidas, nuestros asociados internacionales y la OACI para

fortalecer las normas que mantienen seguro el sistema global de la aviación.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra a la Ministra de Medio Ambiente, Energía y Asuntos Marinos de Francia encargada de las relaciones internacionales sobre el Clima y Presidenta de la 21ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Sra. Ségolène Royal.

Sra. Royal (Francia) (*habla en francés*): Como sabe el Consejo, Francia acaba de ser de nuevo de manera violenta y dolorosa afectada por los ataques terroristas. Por ello, doy las gracias sinceramente a la Presidencia de Nueva Zelandia, así como al Reino Unido por haber organizado esta sesión ministerial del Consejo de Seguridad dedicada a la seguridad aérea. Entre mis competencias ministeriales figura la supervisión de los medios de transporte, sean terrestres, ferroviarios o aéreos.

Asimismo, quisiera dar las gracias a la Secretaria General de la Organización de la Aviación Civil Internacional por su exposición informativa sumamente esclarecedora sobre las vulnerabilidades de la aviación civil y por las propuestas de posibles mejoras. Quisiera encomiar a través de su intervención los numerosos esfuerzos realizados por la organización en el ámbito de la seguridad aérea y le aseguro el constante apoyo de Francia para que pueda seguir realizando su labor.

El ataque contra la aviación civil por los terroristas comenzó, lo sabemos, en Entebbe en 1976, y se han producido algunos ataques contra la aviación civil formaron parte de los ataques terroristas más mortíferos de los últimos decenios, ocasionando la muerte de miles de personas. A pesar del considerable reforzamiento de las medidas de seguridad, esa amenaza sigue vigente, como dijo Boris Johnson, y luego, el Secretario de Seguridad Nacional Jeh Johnson. Daesh ha reivindicado el atentado que provocó la caída del avión del vuelo 9268 de Metrojet en el Sinaí, el pasado 31 de octubre, que ocasionó 224 víctimas. En Somalia, Al-Shabaab se reivindicó el ataque contra la compañía aérea Daalio el 2 de febrero de este año. Lo que ha cambiado, en esos ataques, es tanto la intensidad como el carácter global de la amenaza, así como los métodos utilizados por los terroristas. Por ello, es tan importante que la comunidad internacional continúe movilizándose contra ese flagelo y que demuestre mayor solidaridad. En ese sentido, felicito el voto unánime que acaba de efectuarse porque, como se ha dicho hasta ahora, todos estamos relacionados los unos con los otros: partimos de un lugar y llegamos a otro. Por consiguiente, hay una solidaridad internacional evidente y por ese motivo es sumamente importante también que podamos detectar los eslabones más frágiles en la coraza colectiva. Antes, el Grupo de los Siete se había movilizado atribuyendo importancia a esa temática en el plan de acción aprobado durante la cumbre de Ise-Shima, celebrada el pasado mayo y además, debemos asegurarnos que efectivamente se cumplan los compromisos contraídos en esa ocasión.

Concluiré haciendo hincapié en particular en dos cuestiones importantes.

En primer lugar, como ha dicho la Secretaria General, es necesario que los Estados cumplan las normas que figuran en el anexo 17 del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional de Chicago, cuyo texto suscribimos y ratificamos y de igual manera que puedan ir más allá, sin vacilación, cuando lo exija la amenaza.

En segundo lugar, es sumamente importante prestar asistencia a los países que lo soliciten para que puedan establecer las infraestructuras aeroportuarias según las normas internacionales. Esos Estados deben realizar los esfuerzos necesarios para que las vías aéreas que los unen al resto del mundo sigan siendo fiables y duraderas porque obran también en interés del desarrollo económico y es por ello que la movilización de todas las competencias de la administración de un Estado encargada de la seguridad aérea debe ser total.

Además, para concluir quisiera mencionar la seguridad en los aeropuertos. La Sra. Fang Liu, mencionó ese tema: el vínculo que existe entre la seguridad nacional y la seguridad internacional. Hace muy poco, en Francia, se produjo un ataque contra un tren europeo, Thalis, que afortunadamente no cobró víctimas, gracias al valor de algunos pasajeros en el tren, principalmente de nacionalidad estadounidense, que pudieron neutralizar a los terroristas. Sin embargo, después de ese ataque instalamos pórticos de acceso a los trenes, y, de igual modo, estamos analizando la posibilidad de colocar controles de seguridad en las entradas de los aeropuertos, no solo en la proximidad de los lugares de embarque, sino en la entrada incluso de los aeropuertos. También se han desplegado puertas móviles y brigadas caninas, como bien ha dicho el Ministro de Seguridad Nacional de los Estados Unidos.

Debemos tener en cuenta efectivamente la necesidad de intercambiar esas nuevas tecnologías de seguridad, principalmente las puertas móviles que son muy difíciles de identificar y al mismo tiempo muy eficaces porque hay, de hecho, una democratización

del transporte aéreo. La disminución de los precios de los vuelos hace que aumente cada vez más el número de los viajeros y, en particular tras la tragedia en Niza, imaginamos el terrible drama que podría significar un ataque durante el período de vacaciones donde se reencuentran todas las familias, los niños en los aeropuertos. Por consiguiente, reforzar la seguridad del acceso a los aeropuertos es algo que me parece sumamente indispensable, en tanto que el Ministro encargado de salvaguardar el transporte aéreo es verdaderamente una de mis preocupaciones cuando pienso en los posibles estragos que podrían ocasionar los ataques iniciados en las importantes aglomeraciones populares que provocan en los aeropuertos durante el período de vacaciones donde se encuentran verdaderamente numerosas familias.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Ministro de Relaciones Exteriores y de los Senegaleses en el Exterior de la República del Senegal, Excmo. Sr. Mankeur Ndiaye.

Sr. Ndiaye (Senegal) (*habla en francés*): Sr. Presidente: Me complace verlo presidir el debate público que el Consejo dedica hoy a un tema cuya importancia y oportunidad no tienen la menor duda. De hecho, los ataques terroristas contra la aviación civil han cobrado proporciones alarmantes en los últimos años, convirtiéndose así en otra amenaza a la paz y a la seguridad internacionales.

La delegación del Senegal desea también agradecer sinceramente al Reino Unido por haber adoptado esta iniciativa, que nos brinda la oportunidad de comenzar a examinar los medios para estar efectivamente a la altura de los nuevos desafíos que afronta la seguridad aérea. Ese es el motivo por el cual el Senegal ha votado en favor —y copatrocinó— de la resolución 2309 (2016) que el Consejo acaba de aprobar para dar un paso decisivo en esa dirección.

En virtud de las disposiciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) que preconiza que cada Estado tiene la responsabilidad de garantizar la aplicación eficaz de todas las medidas de seguridad para proteger a la aviación civil contra los actos ilícitos. El Estado del Senegal ha realizado durante años un vasto programa de reforzamiento de la seguridad de la aviación civil en su territorio y en su espacio aéreo. Esa política permitió la aprobación por la Asamblea Nacional de mi país de un nuevo código de la aviación civil, a través de la Ley 2015/10 del 4 de mayo de 2015.

El Senegal, en la misma dinámica, aplicó reglamentos aeronáuticos para enmarcar la aplicación operacional de las medidas y procedimientos de seguridad. Ese marco reglamentario se actualizó considerablemente a nivel nacional en el marco de aplicación de las disposiciones del anexo 17 del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional de Chicago y del Programa Universal de auditoría de la seguridad de la aviación. Asimismo, el Senegal previó un marco de cambio y de intercambio de información sensible con los demás Estados a fin de hacer frente de manera concreta el recrudecimiento de las nuevas amenazas e intentos de actos ilícitos que utilizan aeronaves e instalaciones aeroportuarias. De conformidad con el mismo capítulo, a través de la aprobación del decreto de 2015/1969 de 21 de septiembre de 2015, el Senegal puso en práctica un sistema de supervisión de seguridad de la aviación civil, basado en las disposiciones de la OACI. Ese sistema, objeto de una aplicación eficaz, permite garantizar la seguridad de las actividades del transporte aéreo en su territorio por el establecimiento de programas nacionales de seguridad de la aviación civil. En ese sentido, el programa nacional de la seguridad de la aviación civil y sus anexos abarcan las especificaciones relativas a la seguridad de la aviación. Se trata de medidas de seguridad aplicables a los vuelos nacionales, de la evaluación de la amenaza, de programas de seguridad en los aeropuertos, de programas de seguridad de los operadores, de la verificación de antecedentes y de la selección de personal, de la capacitación y de las normas de desempeño, de la certificación de los agentes de control de la seguridad, de los programas de control de la calidad y de la cooperación entre los Estados.

Además, el Senegal ha ratificado las disposiciones pertinentes de la Unión Económica y Monetaria de África Occidental (UEMAO) relativas al transporte aéreo, especialmente su reglamentación 10/2013 relativa a la seguridad de la aviación civil y la decisión 11/2013, de 26 de septiembre de 2013, relativa a la aprobación de los procedimientos y prácticas de seguridad dentro de los Estados miembros de la UEMAO. Esas disposiciones tienen por objeto una serie de normas destinadas a preservar la seguridad de la aviación civil en el espacio de la UEMAO, que se actualizan periódicamente en función de la evolución de los riesgos y amenazas así como los avances tecnológicos. Cada Estado miembro de la UEMAO se reserva el derecho de aplicar medidas más estrictas en respuesta a una necesidad particular derivada de los resultados de un análisis de la amenaza. El Senegal apoya la idea de fomentar una mejor cooperación entre la OACI, el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo y el Comité contra el Terrorismo por conducto de su Dirección Ejecutiva.

Para concluir, mi delegación espera y apoya la organización de una reunión especial sobre la cuestión de las amenazas terroristas contra la aviación civil, y espera con sumo interés la presentación sobre los resultados de ese encuentro que se hará al Consejo de Seguridad en 12 meses.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy la palabra al Ministro de Relaciones Exteriores de Malasia, Excmo. Sr. Dato Sri Anifah Aman.

Sr. Aman (Malasia) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Ante todo, deseo felicitarlo a usted, así como a toda la delegación de Nueva Zelandia, por dirigir tan hábilmente la actuación y los trabajos del Consejo de Seguridad durante este mes. Me complace participar en esta sesión tan importante y oportuna. Esperamos que contribuya significativamente a mejorar la situación de la seguridad de la aviación mundial. En este sentido, doy las gracias a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su exhaustiva exposición informativa.

La industria de la aviación mundial depende de una amplia red que todos los días se está volviendo más importante. La Asociación de Transporte Aéreo Internacional estima que hay más de 5.000 aviones volando en un momento dado cualquiera, que llevan a más de 8 millones de personas, a la vez que transportan 140.000 toneladas de carga a diario. Además, la industria de la aviación sustenta más de 57 millones de empleos y genera 2,2 billones de dólares de actividad económica. Los beneficios económicos mundiales y la importancia para la actividad humana que tiene actualmente son enormes. Como tal, la industria de la aviación mundial debe protegerse con medidas destinadas a brindar seguridad a sus pasajeros.

Malasia comparte la opinión de que la red de aviación mundial es un blanco atractivo para el terrorismo internacional. El fuerte aumento de los intentos de perturbar y amenazar a la aviación civil en los últimos años es prueba de esa opinión. La lógica fría y calculadora de los terroristas fue evidente en los atentados perpetrados en el Aeropuerto Internacional de Bruselas y en el Aeropuerto Atatürk de Estambul este año. Cuando este tipo de atentados tienen éxito, las consecuencias son devastadoras tanto por la pérdida de vidas como porque socavan la confianza del público. Juntas, ambas consecuencias podrían generar efectos negativos aún más amplios. Habiendo sufrido dos tragedias de aviación consecutivas, Malasia es plenamente consciente de los problemas relacionados con la percepción pública negativa y la pérdida de la confianza pública.

Con ese telón de fondo, mi delegación coincide en que las amenazas a la seguridad de la aviación que genera el terrorismo constituyen amenazas a la paz y la seguridad internacionales. Por lo tanto, es justo que el Consejo se ocupe de esta cuestión. En ese sentido, deseo dar las gracias al Reino Unido por llevar al Consejo a aprobar la resolución 2309 (2016) esta mañana. A Malasia le complació apoyar y copatrocinar la resolución, ya que con ella se pretende mejorar y estrechar el vínculo entre la actual labor del Consejo en la lucha contra el terrorismo y la labor de la OACI en el establecimiento de normas y reglamentos.

Al posibilitar esos vínculos entre la OACI y el Consejo de Seguridad, especialmente en los órganos subsidiarios del Consejo, incluido el Comité establecido en virtud de la resolución 1373 (2001) y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo, tenemos la esperanza de que con el transcurso del tiempo esa cooperación y colaboración generen mejoras tangibles en la seguridad de la aviación mundial en todos sus aspectos. Al mismo tiempo, mi delegación considera que la resolución 2309 (2016) también podría servir de base para los debates que se celebran en el seno de la Asamblea General de la OACI, cuyo comienzo está previsto para principios de la próxima semana, sobre las posibles actualizaciones del Plan Mundial para la Seguridad de la Aviación.

En el lapso de solo cuatro meses, Malasia sufrió, no uno, sino dos desastres de la aviación civil, a saber, las tragedias de los vuelos MH-370 y MH-17 de Malaysia Airlines. Esas tragedias siguen pesando mucho en nuestros corazones como lo hacen en los corazones de los familiares y seres queridos de las víctimas. Esas dos tragedias de la aviación civil —aunque no aparentemente vinculadas al terrorismo— ofrecen algunas lecciones instructivas pertinentes para los fines y objetivos de la resolución 2309 (2016). En ese sentido, con miras a compartir la experiencia de Malasia, deseo hacer dos observaciones fundamentales.

En primer lugar, en ambos casos, con respecto al instinto o reflejo iniciales de las autoridades de aviación civil de investigar y determinar si las catástrofes aéreas fueron causadas por el terrorismo u otros factores, la aportación inmediata de expertos y asistencia tanto de Estados como de organizaciones internacionales, entre ellas la OACI, para determinar las causas probables, fueron, a nuestro juicio, fundamentales para descartar la idea de que ni el MH-370 ni el MH-17 fueron derribados por actos de terrorismo. Esas medidas inmediatas ayudaron a mantener la percepción y la confianza del público.

En segundo lugar, acorde con la necesidad de aumentar la preparación y la capacidad de prevención, Malasia introdujo nuevas medidas de seguridad, incluido el despliegue de sistemas de vigilancia de tecnología punta y personal de seguridad adicional en todos los aeropuertos internacionales de Malasia. Hemos adoptado medidas para mejorar el intercambio de datos e inteligencia mediante el despliegue del Sistema de Información Anticipada sobre los Pasajeros y el Sistema de Control Anticipado de los Pasajeros para proporcionar una alerta temprana y detener el posible desplazamiento de combatientes terroristas extranjeros, en consonancia con las disposiciones de la resolución 2178 (2014). También hemos fortalecido nuestro marco jurídico y operacional mediante la reforma del Consejo Nacional de Seguridad de Malasia, que se ocupa, entre sus funciones básicas, de la evaluación y la vigilancia de las amenazas y actividades terroristas en el país.

Asimismo, me complace señalar que la región de Asia Sudoriental, a través de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), también está concediendo prioridad a la seguridad de la aviación. La aprobación del Plan Estratégico de Transporte de la ASEAN 2016-2025, el principal documento de política regional sobre seguridad de la aviación, aprobado en diciembre de 2015, es un ejemplo de una mayor coordinación y cooperación en mi región sobre esa cuestión.

Deseo también aprovechar esta oportunidad para asegurar a todos los interesados que Malasia, conjuntamente con todos nuestros asociados, sigue comprometida a dilucidar todas las cuestiones pendientes sobre el MH-370 y el MH-17. Estamos sumamente agradecidos por el aliento y la asistencia que hemos recibido de todos nuestros asociados y amigos a ese fin. En lo que respecta específicamente al MH-17, deseo reafirmar el compromiso de Malasia de aplicar las disposiciones de la resolución 2166 (2014) y contar con el apoyo y la cooperación de todos los asociados pertinentes en ese sentido.

Para concluir, deseo reiterar el compromiso inquebrantable de Malasia de combatir y erradicar el flagelo del terrorismo como parte de nuestra responsabilidad colectiva común, especialmente mediante esfuerzos conjuntos, coordinados y concertados a todos los niveles. Esos esfuerzos deben basarse en el pleno respeto del derecho internacional, incluidos el derecho de los derechos humanos y el derecho humanitario, así como el respeto de la soberanía y la integridad territorial de los Estados.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Ministro de Relaciones Exteriores de Ucrania, Excmo. Sr. Pavlo Klimkin.

Sr. Klimkin (Ucrania) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Quiero darle las gracias por haber adoptado la encomiable iniciativa de convocar la sesión de hoy. Quiero igualmente dar las gracias a nuestra ponente de hoy, la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por habernos proporcionado una perspectiva real y amplia sobre el tema y la labor de las Naciones Unidas y sus organismos especializados en esta esfera. No podría dejar de encomiar los esfuerzos que el Reino Unido ha desplegado, los cuales valoramos, con el fin de preparar la resolución que hemos aprobado hoy (resolución 2309 (2016)).

Las palabras clave en este contexto, a saber, aviación civil y ataques terroristas, me recuerdan de inmediato los trágicos sucesos de 11 de septiembre, que se produjeron a pocas cuadras de aquí. Hace 15 años, la comunidad internacional se vio obligada a adoptar medidas decisivas en la lucha contra el terrorismo y reforzar las normas de seguridad de la aviación civil, con el fin de reducir los riesgos de terrorismo en este ámbito.

Sin embargo, la amenaza terrorista a los sistemas de transporte aéreo sigue creciendo. Estas amenazas adoptan distintas formas, entre ellas los disparos terroristas destinados a derribar aviones, el contrabando de explosivos a bordo, el secuestro y el uso de un avión como misil de crucero guiado improvisado y la explotación de las vías aéreas para trasladar a los combatientes y los recursos humanos y materiales a las zonas de conflicto. Otros desafíos consisten en los intentos de comprometer la seguridad en los aeropuertos, incluidos los ataques cibernéticos, así como los ataques terroristas convencionales en los aeropuertos; las amenazas internas; y las amenazas al uso de artefactos explosivos improvisados, sistemas portátiles de defensa antiaérea y otros misiles tierra-aire contra objetivos civiles, incluso durante el despegue o el aterrizaje.

A pesar de las actividades de la OACI y otras organizaciones competentes que se ocupan de las cuestiones relativas a la seguridad de la aviación, persiste la necesidad de mejorar los mecanismos de cooperación de los Estados en este ámbito y aumentar su capacidad para afrontar la amenaza terrorista.

El hecho de celebrar la reunión de hoy a tan alto nivel demuestra la importancia de este tema y la comprensión común de la necesidad de mejorar la confianza del público en los viajes aéreos en condiciones de seguridad. Desde hace mucho tiempo, los aeropuertos han sido objetivos atractivos para los grupos terroristas en su intento por causar numerosas víctimas civiles.

Debido a la importancia del sistema de transporte aéreo para garantizar el funcionamiento apropiado de las sociedades modernas, su destrucción o cualquier trastorno de su labor, inevitablemente, atraen un considerable nivel de atención pública.

Teniendo en cuenta los recientes ataques terroristas perpetrados contra los aeropuertos de Bélgica y Turquía, las disposiciones relativas a la protección de esta infraestructura esencial deben reflejarse debidamente en los programas de prevención del terrorismo. Los Estados deben llevar a cabo evaluaciones de vulnerabilidad especializadas, en colaboración con los operadores de aeropuertos y las partes interesadas, para determinar las deficiencias, las interdependencias y las formas de mejorar la protección de los aeropuertos frente un número creciente de diversas amenazas, tanto físicas como relacionadas con la cibernética. También debe mantenerse una estrecha cooperación entre las autoridades estatales competentes en esta esfera con los operadores privados.

Tenemos la firme convicción de que se necesita con urgencia que las Naciones Unidas y sus organismos especializados, junto con la OACI, elaboren medidas preventivas contra posibles amenazas y garanticen controles internacionales y nacionales estrictos y eficaces de la importación, la exportación, la transferencia o nueva transferencia y el almacenamiento de los sistemas portátiles de defensa antiaérea y otras armas que lanzan proyectiles para mitigar los posibles riesgos.

Lamentablemente, Ucrania ha enfrentado este problema a la hora de lidiar con las actividades terroristas en la región de Donbas (Ucrania), llevadas a cabo con el apoyo directo de la Federación de Rusia desde 2014. El 17 de julio de 2014, un avión que realizaba el vuelo MH-17 de Malaysia Airlines fue derribado por terroristas en el espacio aéreo sobre la parte oriental de Ucrania, causando la muerte a 298 personas. Esta terrible atrocidad es un potente recordatorio de la gravedad de la amenaza que plantean los grupos terroristas equipados con este tipo de armas sofisticadas a la aviación civil.

En este sentido, deseo insistir en la necesidad de aplicar de manera cabal la resolución 2166 (2014), en particular con respecto a la exigencia del Consejo de Seguridad de que los responsables rindan cuentas de este incidente, y de cooperar plenamente con los esfuerzos para establecer la rendición de cuentas.

Como el Consejo recordará, los esfuerzos del año pasado para establecer un tribunal internacional con objeto de juzgar a los responsables fueron saboteados en este Salón debido al veto de la Federación de Rusia. Estoy seguro de que ese tribunal habría sido nuestro instrumento más eficaz para responder a este delito atroz. No obstante, seguimos trabajando con otros Estados asociados en el equipo conjunto de investigación y con otras naciones en duelo para abordar esta situación y presentar opciones con miras a instaurar un mecanismo que permita establecer la plena responsabilidad. Esto debe hacerse en el plazo apropiado, porque cuando se retrasa la justicia, se niega la justicia.

El horrendo crimen que he mencionado llevó a la OACI a adoptar varias iniciativas relacionadas con las zonas de conflicto, incluido el establecimiento del Grupo de Trabajo Especial sobre los Riesgos para la Aviación Civil que Surgen de las Zonas de Conflicto, establecer un Repositorio de Información sobre Zonas de Conflicto y publicar una guía detallada sobre las amenazas que los sistemas de misiles tierra-aire suponen para los vuelos comerciales.

Respaldamos con firmeza estas actividades de la OACI e instamos a mejorar el sistema mundial de intercambio de información sobre estas amenazas. También es imprescindible prestar especial atención a las zonas de conflicto en el proceso de evaluación de riesgos durante el levantamiento de mapas de las rutas de vuelo.

Quisiera destacar aquí otra cuestión importante. La responsabilidad de los servicios de tráfico aéreo en alta mar sobre la Región de Información de Vuelo de Simferopol, que incluye Crimea, se delegó en Ucrania en virtud de los acuerdos regionales de navegación aérea aprobados en una decisión del Consejo de la OACI de febrero de 1997. Ucrania ha cumplido fielmente con sus responsabilidades y presta servicios de tráfico aéreo, de conformidad con las Normas y Prácticas Recomendadas de la OACI.

Tras la ocupación ilegal de Crimea, en abril de 2014, la Federación de Rusia comenzó a interferir en la frecuencia de emergencia internacional del servicio de tráfico aéreo proporcionado por Ucrania. Estos actos generan graves amenazas para los vuelos dentro del espacio aéreo internacional sobre alta mar y contradicen el Convenio de Chicago y sus anexos 15 y 11, así como las regulaciones pertinentes de la OACI en este ámbito.

La Federación de Rusia, tras haber recurrido de manera unilateral a la prestación de servicios de navegación aérea en la región de Simferopol, también ha vulnerado la resolución 68/262 Asamblea General, relativa a la integridad territorial de Ucrania, aprobada en marzo de 2014. Es obvio que el hecho de publicar

información aeronáutica por parte la Federación de Rusia solo puede considerarse un intento de legitimar sus actividades ilícitas.

Queremos hacer hincapié en la importancia de una adhesión estricta a las Normas y las Prácticas Recomendadas de la OACI por parte todos los Estados Miembros sin excepción, sobre todo en el espacio aéreo sobre alta mar.

En la actualidad, el uso de artefactos explosivos constituye una importante amenaza a la aviación civil. La urgencia de este riesgo se ve acentuada por el número de incidentes que tuvieron lugar en 2015 y 2016. Además, las tecnologías modernas que permiten la producción de componentes de armas no rastreable lleva esta amenaza a un nuevo nivel. Ello exige la introducción de mejoras de seguridad complementarias en los aeropuertos, incluidos los protocolos de detección para reducir el riesgo de que los explosivos o las armas que se introducen en las instalaciones sean objeto de contrabando a bordo del avión por parte de pasajeros o empleados de la instalación.

El intercambio de información entre los asociados internacionales es otra herramienta para abordar los desafíos que enfrenta la aviación civil internacional. Por tanto, alentamos a los Estados Miembros a que refuercen los acuerdos de intercambio con los asociados extranjeros y sigan trabajando en estrecha colaboración con las comunidades encargadas del cumplimiento de la ley y de inteligencia, así como con las organizaciones internacionales competentes, como la INTERPOL, para vigilar a los terroristas incluidos en las listas de control.

Esto también nos lleva a la cuestión de frenar el flujo de combatientes terroristas extranjeros impidiendo su circulación, de conformidad con las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad, y aplicando las prohibiciones del Consejo relativas a los terroristas. Consideramos que la obligación primordial de impedir la circulación de combatientes extranjeros recae principalmente en los países de origen, quienes deben detectar y detener sus movimientos en las primeras etapas.

Estamos a favor de que se implanten en todo el mundo sistemas de datos para el registro anticipado de los nombres de los pasajeros y se haga uso activo de la base de datos sobre documentos de viaje robados de la INTERPOL para comprobar la información de los viajeros en las listas de sanciones actuales. Si se aplican debidamente, dichas medidas pueden ser beneficiosas tanto para los Gobiernos como para las compañías aéreas. Exhortamos a la OACI y otras organizaciones internacionales competentes a que ayuden a los Estados Miembros a garantizar la aplicación universal de las normas mencionadas.

Para concluir, quisiera señalar que al aprobar hoy la resolución 2309 (2016) hemos hecho notar a la comunidad internacional la necesidad de centrar los esfuerzos en la elaboración de nuevas normas de seguridad de la aviación para hacer frente a las amenazas terroristas a la aviación civil. A fin de neutralizar esas amenazas con eficacia, debemos procurar que nuestros planes mundiales y nacionales para combatir el flagelo del terrorismo, incluidos los presentados en el marco de las Naciones Unidas, se adapten a los nuevos peligros y respondan a ellos.

Las Naciones Unidas, sus organismos y órganos de lucha contra el terrorismo —como la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo y el Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo— y la OACI deben tener un papel absolutamente proactivo en el fortalecimiento de la capacidad de los Estados Miembros para lograr ese objetivo.

El Presidente (*habla en inglés*): Ahora formularé una declaración en mi calidad de Ministro de Relaciones Exteriores de Nueva Zelandia.

Nueva Zelandia celebra la oportunidad que se nos brinda hoy de examinar la grave amenaza para la paz y la seguridad internacionales que plantea el terrorismo contra la aviación civil.

Doy las gracias al Secretario de Relaciones Exteriores del Reino Unido, Sr. Boris Johnson, por su liderazgo en la resolución 2309 (2016), que acaba de ser aprobada por el Consejo. Los enlaces aéreos son fundamentales para Nueva Zelandia. Más del 99% de nuestros visitantes internacionales llegan por vía aérea, y aproximadamente el 15% de nuestras exportaciones se transportan por vía aérea. La seguridad de la aviación civil internacional es, pues, de vital importancia para mi país.

Ahora que conmemoramos el decimoquinto aniversario de los atentados del 11 de septiembre en Nueva York, no hace falta que recordemos que las amenazas terroristas a la aviación civil no son un fenómeno nuevo. El Consejo ya ha adoptado medidas para dar respuesta a los desplazamientos de los combatientes terroristas extranjeros, en particular restringiendo su acceso a los aviones como medio de transporte. Sin embargo, en vista de los atentados que se han producido recientemente, la aviación civil sigue siendo un blanco muy atractivo para los terroristas, y los adelantos tecnológicos han hecho que las amenazas terroristas a la aviación sean más difíciles de detectar.

La comunidad internacional debe permanecer atenta para procurar que las normas internacionales se ajusten a una amenaza en constante evolución. A finales de este mes los países se reunirán para el período de sesiones trienal de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por lo que los alentamos a reflexionar sobre las opiniones colectivas de este Consejo en sus deliberaciones. La OACI sigue siendo el principal foro para mejorar las normas internacionales de seguridad de la aviación y merece el apoyo de la comunidad internacional y del Consejo.

Nueva Zelandia está a favor de que la estrategia de seguridad de la aviación se base en los riesgos y se adapte a diferentes circunstancias. Esto es particularmente importante para los Estados con capacidades limitadas y con un menor riesgo, como los numerosos pequeños Estados insulares en desarrollo de nuestra región. No tiene sentido esperar que Tuvalu aplique la misma estrategia y los mismos métodos que los Estados Unidos.

Sin embargo, acordar unas normas es solo el primer paso. La tarea más difícil e importante es garantizar que estas se apliquen con eficacia. Por consiguiente, Nueva Zelandia celebra la atención que se presta en la resolución de hoy a la cooperación internacional, entre otras cosas, en materia de asistencia técnica. Seguimos proporcionando un apoyo técnico considerable en las iniciativas a favor de la seguridad de la aviación, en particular para mejorar la seguridad aérea regional en el Pacífico. Sin embargo, el aumento de la seguridad de la aviación solo es un remedio a corto plazo. El mayor desafío radica en abordar las condiciones que motivan a los que cometen estos actos de terrorismo.

En este sentido, tenemos que reflexionar sobre la eficacia de este órgano, que tiene la responsabilidad de mantener la paz y la seguridad internacionales. El historial del Consejo de Seguridad en lo que respecta a la resolución de conflictos importantes es deficiente, y los recursos de las Naciones Unidas se centran mucho en prestar apoyo humanitario y de mantenimiento de la paz a las víctimas de los conflictos en lugar de prevenir los conflictos primero, o de resolver los conflictos antes de que lleguen a ser de difícil solución. En ese sentido, hace mucho tiempo que deberían haberse introducido grandes mejoras en los mecanismos de las Naciones Unidas, incluido este Consejo. Son cuestiones que todos los miembros de este Consejo tienen la responsabilidad de abordar.

Vuelvo a asumir mis funciones como Presidente del Consejo.

Doy ahora la palabra al Vice Ministro de Relaciones Exteriores de España, Sr. Ignacio Ybáñez.

Sr. Ybáñez (España): Agradezco a la Presidencia neozelandesa, en la persona del Ministro McCully, la convocatoria de esta reunión, a lo que sumo mi felicitación al Reino Unido, al Ministro Johnson y a su equipo por el buen trabajo realizado presentando y facilitando la resolución 2309 (2016), que acabamos de aprobar. También traslado mi agradecimiento a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional, Sra. Fang Liu, por su excelente presentación.

España es consciente de la amenaza que el terrorismo representa para la aviación civil, y por ello ha apoyado desde el primer momento y ha copatrocinado esta resolución. Es evidente que la aviación civil es un objetivo prioritario de primer orden de los grupos terroristas en cualquier parte del mundo. Representa a un sector crítico de la economía y ningún Estado está libre de la amenaza. Las aeronaves en vuelo presentan elementos de vulnerabilidad muy específicos, y durante largos períodos de tiempo permanecen alejadas, junto con sus pasajeros, de las fuerzas de seguridad estatales. Los terroristas lo saben e intentan aprovechar las oportunidades que les ofrecen los puntos más débiles de la cadena de protección, y a menudo se sitúan por delante de los Estados encargados de proteger a los ciudadanos.

Por ello, cada Estado sabe que por eficaces que sean las medidas de seguridad que adopte, la seguridad de sus nacionales depende de las que haya desplegado el Estado en el que embarquen, aquél de matrícula de la aeronave o aquéllos por cuyo espacio aéreo transite. En el mundo actual, ciudadanos de cualquier país pueden verse amenazados en cualquiera de los rincones del planeta en espacios sujetos a la soberanía de uno o varios Estados, a menudo distintos del de su pasaporte. El terrorismo representa, en efecto, una amenaza global, y, por definición, cuando amenaza a la aviación civil, plantea un desafío de alcance global. Por ello, en este terreno es de enorme importancia una respuesta conjunta de todos los Gobiernos, con un mismo tipo de protocolos de seguridad, normas y códigos de conducta.

En consecuencia, al aprobar la resolución 2309 (2016), buscamos que a la hora de utilizar el transporte aéreo el marco de seguridad sea equiparable para todos los ciudadanos independientemente del país de origen y destino de sus desplazamientos. Debemos aspirar a evitar las vulnerabilidades que pueden presentarse en cualquier región, de acuerdo con el espíritu de la OACI y su lema de que ningún país quede atrás. Por razones

de solidaridad evidentes, pero también porque los ciudadanos de cualquier país pueden verse en riesgo en cualquier otro lugar del mundo, en interés de todos está que ningún Gobierno carezca de las capacidades necesarias para enfrentarse a esta amenaza.

Reconocemos la extraordinaria labor que desarrolla la Organización de Aviación Civil Internacional. Nuestro objetivo al apoyar esta resolución es dar el máximo respaldo a su trabajo. De hecho, estamos ante un magnífico ejemplo de buenas prácticas y de cooperación entre varios de los actores del sistema de las Naciones Unidas responsables de la lucha contra el terrorismo. En este sentido, consideramos importante y estratégico que la OACI y la Dirección Ejecutiva del Comité contra el Terrorismo mantengan y refuercen su cooperación frente a la amenaza del terrorismo contra la aviación civil.

El Consejo de Seguridad recuerda a los Estados la conveniencia de cumplir las recomendaciones de la OACI y da el apoyo necesario para que esta pueda no solo reaccionar, sino también anticiparse a esta amenaza, siempre cambiante y siempre capaz de plantear nuevos retos de seguridad. Mi país participa de forma activa en diversos proyectos nacionales e internacionales en relación con la amenaza terrorista contra la aviación, que están en sintonía con el contenido de la resolución 2309 (2016), que acabamos de aprobar, y ello en materias como metodologías de riesgo, empleo de tecnologías para la detección del explosivo triperóxido de triacetona, talleres de trabajo sobre drones, sistemas portátiles de defensa antiaérea o indicadores de riesgo de combatientes terroristas extranjeros en puestos fronterizos. También ha puesto en práctica sistemas de información avanzada de pasajeros, porque tiene la convicción de que un aumento en el intercambio de información tiene un efecto inmediato en la mejora de la seguridad de los vuelos.

Concluyo subrayando que con el trabajo realizado hoy, y con esta resolución, la aviación es un poco más segura, pero lo será verdaderamente mucho más cuando todos los Estados cumplamos rigurosamente las recomendaciones en ella contenidas.

Sr. Wu Haitao (China) (*habla en chino*): Sr. Presidente: China le da la bienvenida y las gracias por presidir la sesión del día de hoy del Consejo de Seguridad. Deseo también agradecer a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, su exposición informativa.

A medida que la globalización sigue avanzando, el sector del transporte aéreo desempeña un papel cada vez más importante en el desarrollo social y económico y en el progreso en el ámbito nacional. Sin embargo, los atentados terroristas dirigidos contra el sistema de la aviación civil internacional constituyen un flagelo que destruye vidas y bienes. El mantenimiento de la protección y la seguridad de la aviación civil internacional es vital para la promoción de los viajes, la interacción y la cooperación internacionales; la conectividad intrarregional e interregional; y la recuperación y el desarrollo económicos. A este respecto, deseo exponer la perspectiva China en relación con estos temas, centrándome en tres aspectos.

En primer lugar, debemos enfocar nuestros esfuerzos en mejorar el sistema de protección y seguridad de la aviación civil, y fortalecer las medidas de seguridad, estableciendo un enfoque múltiple que abarque la seguridad aeroportuaria, los controles de seguridad en tierra, la regulación de la industria y el control interno de riesgos, todo ello dirigido a fortalecer la protección y la seguridad de la aviación civil. La resolución 2309 (2016), que acabamos de aprobar, se refiere explícitamente a la obligación que tienen los Estados de hacer más en ámbitos como los controles de seguridad en los aeropuertos y el intercambio de información sobre pasajeros, así como la interacción y la cooperación en materia de tecnología para controles de seguridad. Nos corresponde a todos los Estados poner en práctica las disposiciones de la resolución de hoy, poner en marcha iniciativas más sustanciales en los ámbitos pertinentes y seguir mejorando las normas de seguridad de la aviación civil.

En segundo lugar, es necesario fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación civil. Los Estados deben tomar conciencia de que la humanidad es una comunidad con un futuro común y deben trabajar para fortalecer de manera integral esa cooperación. Los países con sectores de aviación civil más desarrollados deben abordar con seriedad las dificultades que encaran en la vida real los países en desarrollo, y deben ayudar a esos países a fortalecer sus capacidades para la creación de infraestructura, la capacitación y la prestación de servicios logísticos. El Consejo de Seguridad, como principal órgano mundial en el ámbito del mantenimiento de la paz y la seguridad internacionales, debe proporcionar orientación política y garantizar el apoyo de todas las partes al fortalecimiento de la cooperación internacional y la seguridad en el ámbito de la aviación civil. La OACI, como organismo técnico encargado de la formulación de normas para la protección y la seguridad de la aviación, deberá ayudar a los Estados a aplicar de manera integral

las normas internacionales pertinentes. El Consejo y la OACI deberán mejorar su sinergia mediante el fortalecimiento de su división del trabajo y su colaboración en el marco de sus respectivos ámbitos.

En tercer lugar, debemos trabajar sin descanso para hacer frente a los actos de terrorismo que ponen en peligro la protección y la seguridad de la aviación civil. Todos los Estados deben mantener normas uniformes y adoptar un enfoque de tolerancia cero frente al terrorismo, sin establecer una diferenciación entre los distintos actos de terrorismo, que deben ser combatidos con firmeza, sin excepción, con independencia de los países contra los que estén dirigidos o de los medios de que se valgan. Las acciones internacionales en la lucha contra el terrorismo deben promover el mayor alcance posible del liderazgo de las Naciones Unidas y el Consejo de Seguridad, estar en consonancia con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, fortalecer la coordinación efectiva, crear un frente internacional unido contra el terrorismo y mantener una postura combativa que no haga concesiones con respecto a ese fenómeno. Dadas las características de las actividades terroristas relacionadas con la aviación civil y considerando las disposiciones de la resolución 2309 (2016), todas las partes deben mejorar su intercambio de información de inteligencia tanto a nivel internacional como regional, ampliar su cooperación en materia de controles fronterizos y aplicación de la ley y adoptar medidas eficaces contra los movimientos transfronterizos de terroristas, sobre todo cuando regresan a sus países de origen.

China es un miembro importante de la comunidad internacional que lucha contra el terrorismo. Seguiremos impulsando la cooperación bilateral y multilateral en el combate del terrorismo, de conformidad con nuestra legislación para la lucha contra el terrorismo y la protección y seguridad de la aviación civil, así como con arreglo a los convenios internacionales. Seguiremos elevando nuestras normas de protección y seguridad en la aviación civil, y cooperando con la comunidad internacional para combatir con eficacia el terrorismo y mantener la seguridad y protección de la aviación.

Sr. Churkin (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): No cabe ninguna duda en cuanto a la urgencia del tema de hoy. La aviación civil ha sido y seguirá siendo un blanco muy atractivo para los terroristas. Para comenzar, deseamos hacer llegar una vez más nuestras condolencias a los familiares y amigos de todos aquellos que han perdido la vida como resultado de tragedias en el transporte aéreo. Asimismo, deseamos dar las gracias a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su exhaustiva exposición informativa sobre el papel que desempeña y los esfuerzos que realiza la OACI en el ámbito de la seguridad de la aviación.

La delegación rusa participó de manera activa en la elaboración de la resolución 2309 (2016), que aprobó hoy el Consejo y que tiene por objetivo añadir impulso a los esfuerzos que realizan los Estados para aplicar las normas de la OACI y lo dispuesto en los convenios sobre la lucha contra el terrorismo, así como las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad. Al abordar los distintos aspectos de la seguridad en la aviación, la comunidad internacional debe guiarse principalmente por la labor de la OACI, como la organización internacional especializada en este ámbito. La Asamblea de la OACI se reunirá en Montreal dentro de unos días y se espera que adopte una serie de decisiones importantes relacionadas con la seguridad de la aviación y las amenazas terroristas. En la reunión se presentará un informe sobre los progresos que se han registrado en la aplicación de la Estrategia Amplia de la OACI de Seguridad de la Aviación, y se abordará la cuestión de la elaboración de un plan mundial de seguridad de la aviación en 2018. Nos complace que los redactores de la resolución hayan tomado en cuenta nuestras propuestas, que están encaminadas a garantizar que —sin socavar el mandato de la OACI— la nueva iniciativa del Consejo de Seguridad esté claramente incorporada en los esfuerzos, decisiones y planes de esa entidad, y en la dirección que seguirán sus actividades en el futuro.

Las amenazas terroristas contra la aviación civil están cambiando. Los criminales tratan constantemente de aprovechar nuevas tecnologías para buscar nuevas formas de burlar los sistemas de seguridad, sobre todo en los aeropuertos. Por consiguiente, es importante seguir fortaleciendo nuestra capacidad de reaccionar con rapidez ante los nuevos desafíos a medida que se van presentando, sobre todo los relacionados con la seguridad cibernética, la seguridad terrestre, los sistemas de aviones dirigidos por control remoto y los artefactos explosivos improvisados. Uno de los objetivos clave de la decisión de hoy es instar a los Estados a participar en el aumento de la adopción generalizada y efectiva de las normas y recomendaciones ya existentes relativas a la seguridad de la aviación. En última instancia, debemos combinar nuestros esfuerzos para lograr un sistema integrado y sostenible para la protección de la aviación civil internacional frente a interferencias ilícitas.

Acogemos con beneplácito la cooperación productiva entre las entidades del Consejo de Seguridad que

se ocupan de la lucha contra el terrorismo y la OACI, por ejemplo, cuando la Sra. Fang Liu presentó información al Comité contra el Terrorismo en junio. La OACI también ha comenzado a cooperar con el Equipo de Vigilancia del Comité del Consejo de Seguridad dimanante de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015) relativas al Estado Islámico en el Iraq y el Levante (Daesh), Al-Qaida y las personas, grupos, empresas y entidades asociadas. Observamos la corriente regular de información de la OACI que llega a las Naciones Unidas sobre los esfuerzos en la lucha contra el terrorismo, información que se incluye en los informes pertinentes del Secretario General. La resolución de hoy tiene por objeto fortalecer la cooperación entre el Consejo de Seguridad y la OACI, principalmente por medio del Comité contra el Terrorismo, con miras a detectar deficiencias en la seguridad de la aviación de los Estados. Instamos al Comité y al Equipo Especial sobre la Ejecución de la Lucha contra el Terrorismo a utilizar ese análisis para mejorar los programas de asistencia técnica a los Estados.

Esperamos con interés la planificación de una reunión extraordinaria del Comité contra el Terrorismo en 2017 sobre las amenazas terroristas a la aviación civil. Nuestro país seguirá adoptando medidas decisivas para hacer frente a las amenazas terroristas. Ello se aplica plenamente a la amenaza a la aviación civil. Sin embargo, ese mal únicamente será derrotado cerrando filas. Estamos convencidos de que la lucha contra cualquier forma de terrorismo requerirá una mayor consolidación de los esfuerzos teniendo en cuenta el cumplimiento de buena fe de los compromisos internacionales de los Estados.

Me veo obligado ahora a decir algunas palabras respecto de la declaración que acaba de formular la delegación de Ucrania. La delegación de Ucrania no se limitó al tema previsto para nuestro debate. Intentó tomar de rehén a esta sesión para promover provocaciones inaceptables. No nos vamos a dejar provocar.

Nos limitaremos a señalar que, desde que la parte ucraniana decidió plantear el tema de la catástrofe en relación con el vuelo MH17, sería bueno reconocer la culpabilidad de Kiev en esa cuestión y su responsabilidad por el hecho de que las autoridades ucranianas no cerraron el espacio aéreo sobre la parte oriental del país en la que Kiev había desplegado operaciones militares principales. De nuevo, no hemos escuchado ningún reconocimiento ni aceptación de esa responsabilidad.

En lo que respecta a Rusia, insistimos en que la resolución 2166 (2014) aprobada por el Consejo sobre el derribo del avión de Malaysia Airlines incluía disposiciones sobre la necesidad de llevar a cabo una investigación internacional independiente de conformidad con los principios vigentes de la aviación civil internacional, teniendo la OACI un papel importante al respecto. Nuestra delegación pidió el uso activo de las disposiciones de la resolución 2166 (2014) que estipula la asistencia integral de las Naciones Unidas en la investigación. Lamentablemente, el Secretario General no ha presentado al Consejo de Seguridad una serie de propuestas de asistencia de las Naciones Unidas. En nuestra opinión, sería bueno que la OACI también participara en la investigación.

Hacemos un llamamiento para que se apruebe rápidamente una nueva resolución que garantice el acceso de la misión de investigación al lugar del accidente. Lamentablemente, las partes interesadas prefirieron concertar acuerdos bilaterales con Ucrania, que desafortunadamente fueron excesivamente prolongados y no permitieron iniciar de inmediato una investigación. Insistimos en la inclusión en el texto de la resolución 2166 (2014) de una disposición para que cesen de inmediato todas las actividades militares en la zona limítrofe al lugar del siniestro. Kiev violó esa disposición en agosto de 2014, cuando las autoridades ucranianas de una manera unilateral declararon que se desvinculaban del alto el fuego, como resultado de lo cual la misión de investigación fue obligada a interrumpir su labor durante un período extenso. Ha transcurrido mucho tiempo, pero la investigación penal aún no ha concluido. Además, se ha llevado a cabo en un formato cerrado. ¿Se puede considerar que sea una investigación independiente, imparcial y objetiva? Ello es cuestionable. Solo el futuro lo dirá. Sin embargo, nos resulta cada vez más difícil aceptar eso después de las declaraciones que hemos escuchado hoy aquí.

Durante la labor de preparación de la resolución 2309 (2016), que acabamos de aprobar, la delegación de Ucrania intentó unilateralmente diluir las propuestas que confirmarían la responsabilidad de los Estados por la seguridad de la aviación civil dentro de su espacio aéreo. Creo que todos sabemos por qué lo hicieron.

Volviendo a la cuestión relativa al control del tráfico aéreo sobre Crimea y el Mar Negro, Ucrania tampoco pudo abstenerse de politizar ese tema, incluso en el marco de la OACI, lo que hubiera acarreado costos adicionales para las aerolíneas y hubiera causado molestias a los pasajeros. Por encima de todo, hubiera comprometido la seguridad de los vuelos. Rusia puede proporcionar la información necesaria en relación con la seguridad aérea en su espacio aéreo sobre Crimea y el Mar Negro.

Sr. Okamura (Japón) (*habla en inglés*): Sr. Presidente: Permítame expresarle mi agradecimiento por haber celebrado la sesión importante y oportuna hoy sobre la seguridad aérea. También doy las gracias a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su exposición informativa. Sobre todo, quisiera dar las gracias al Reino Unido y al Sr. Boris Johnson por haber adoptado la iniciativa de unir la sesión de hoy. Creemos que es oportuno que el Consejo de Seguridad examine este asunto, dada la amenaza cada vez mayor a la seguridad de las aeronaves y los aeropuertos en los últimos años.

La aviación civil ha sido un objetivo atractivo para los terroristas en las últimas décadas, como esta ciudad recuerda muy vívida y literalmente por lo que sufrió hace 15 años. Se ha avanzado mucho en la mejora de la seguridad aérea en todo el mundo desde que ocurrió esa tragedia, pero ha habido bastantes casos que nos recuerdan que la amenaza contra la seguridad aérea sigue siendo elevada.

La resolución 2309 (2016), que acaba de ser aprobada por unanimidad, imprime el impulso político para acelerar los esfuerzos mundiales a fin de solucionar el problema. Por lo tanto, al Japón le complació patrocinar la resolución. Consideramos que envía a la comunidad internacional un fuerte mensaje político de nuestra decisión unificada.

De acuerdo con las estadísticas publicadas por la OACI, el Japón ocupa el séptimo lugar más importante del mundo en transporte aéreo. Esa sola estadística demuestra la importancia fundamental de la seguridad aérea en nuestros intereses nacionales. Hoy, quisiera destacar tres formas en que el Japón ha venido trabajando para mejorar la seguridad aérea en todo el mundo.

En primer lugar, están nuestros vuelos nacionales. El Japón es muy conocido por su seguridad pública, y, al mismo tiempo, sin embargo, las autoridades japonesas trabajan sin descanso para mitigar las posibles amenazas terroristas a la aviación civil. Por ejemplo, se están instalando escáneres para personas en los aeropuertos en todo el país, medida impulsada por el Ministerio de Tierra, Infraestructura, Transporte y Turismo.

En segundo lugar, prestamos asistencia internacional a los Estados que son nuestros asociados. El año pasado, el Japón financió la colocación de cámaras de vigilancia en los aeropuertos internacionales en África para reforzar su seguridad. En Asia Meridional, en los últimos tres años, el Japón prestó asistencia al Pakistán y Bangladesh para que puedan mitigar los riesgos del terrorismo a la aviación civil. Hemos organizado también un seminario sobre seguridad aérea con nuestros asociados de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN) por conducto del Fondo de Integración Japón-ASEAN. Además de esos esfuerzos anteriores, el Primer Ministro Abe anunció a principios de este mes que el Japón proporcionará aproximadamente 450 millones de dólares en los próximos tres años a Asia para que adopte medidas amplias contra el terrorismo, incluido el aumento de la seguridad de los aeropuertos. El Japón seguirá comprometido a ayudar a los demás países para que afronten la amenaza.

En tercer lugar, quisiera referirme al papel que Japón ha desempeñado en la OACI. El Japón respalda firmemente el papel importante que ha desempeñado la OACI en el ámbito de la seguridad aérea y ha venido colaborando de manera activa con el Grupo de Expertos sobre seguridad de la aviación y distintos grupos de trabajo subordinados a ese Grupo de Expertos, incluida la reunión del grupo de trabajo sobre material de orientación que el Japón celebró en Fukuoka, el pasado enero. Además de nuestras actividades en el Grupo de Expertos, el Japón ha sido el segundo contribuyente más grande al presupuesto regular de la OACI desde 1987 y realiza considerables aportes a las actividades relacionadas con la seguridad.

Existe la imperiosa necesidad de que la comunidad internacional siga adoptando medidas para mejorar la seguridad aérea. En ese sentido, quisiera referirme al plan de acción del Grupo de los Siete sobre la lucha contra el terrorismo y el extremismo violento, que se elaboró en mayo bajo la Presidencia japonesa del Grupo de los Siete para fortalecer la capacidad general de la comunidad internacional en la lucha contra el terrorismo y el extremismo violento, incluso en el ámbito de la seguridad aérea. Como se menciona en el plan de acción, el Japón exhorta a todos los Estados a que apliquen debidamente las normas del anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago y a que también reconozcan y afronten la amenaza al control de acceso y otras medidas relacionadas con la seguridad de los aeropuertos en tierra contenidas en el mismo.

Estimamos también que existe margen para colmar mejor las brechas existentes entre el resultado de las auditorías de la OACI y las medidas de seguridad de la aviación sobre el terreno. Esperamos con interés proseguir nuestras deliberaciones en el próximo período de sesiones de la Asamblea de la OACI, que comenzará la próxima semana y en el que el Japón contribuirá al debate sobre la elaboración de un plan mundial de seguridad de la aviación.

Nuestra lucha contra las amenazas terroristas a la aviación civil dista de haber terminado. Como miembro responsable de la comunidad internacional y del Consejo de Seguridad, el Japón proseguirá sus esfuerzos para abordar nuestra amenaza común.

Sr. Ramírez Carreño (República Bolivariana de Venezuela): Sr. Presidente: La República Bolivariana de Venezuela le agradece por su convocatoria a esta sesión informativa para abordar un tema que reviste particular importancia para la comunidad internacional y nuestro país. De igual forma, valoramos la presentación realizada por la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu.

Nuestra delegación ha votado a favor de la resolución 2309 (2016), convencida de su firme compromiso a favor de la lucha contra el terrorismo y de nuestro categórico rechazo a la comisión de actos terroristas, cualesquiera sean sus motivaciones, dondequiera y por quienquiera que sean cometidos, toda vez que los mismos atentan deliberadamente contra la paz y la seguridad internacionales, y constituyen flagrantes violaciones al derecho internacional.

Los más recientes atentados terroristas, particularmente aquellos cometidos por Daesh, evidencian que la vulnerabilidad ante este terrible flagelo y el fenómeno de los combatientes terroristas extranjeros es hoy global. Son más de 30.000 individuos, incluidos jóvenes y mujeres, procedentes de al menos 100 países de todas las regiones del mundo, que se han plegado a estas acciones terroristas, tal como lo expresan los más recientes informes del Grupo de Vigilancia del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 1267 (1999) relativa a Al-Qaida, los talibanes y personas y entidades asociadas.

La aviación civil siempre ha sido objeto de ataques terroristas. Solo basta recordar lo sucedido con la voladura del avión de Cubana de Aviación en el año 1976, que costó la vida a 73 deportistas cubanos, entre otros casos. Sin embargo, a partir de los terribles atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York se ha recobrado una mayor conciencia de este fenómeno y de la necesidad de mejorar y fortalecer las regulaciones de seguridad aeronáutica civil. Sin embargo, el último ataque terrorista contra el vuelo 9268 de la aerolínea rusa Metrojet, hace casi un año, nos recuerda que aún hay mucho por hacer en esta materia.

En este punto, quisiéramos rendir tributo a todas las víctimas de estos actos violentos, y lamentamos que en algunas ocasiones estos eventos se utilicen para exacerbar la retórica política contra algún país en particular. La lucha contra el terrorismo en la aviación civil requiere la cooperación y la confianza entre todos nosotros, puesto que los grupos terroristas continúan innovando sus métodos y capacidades de actuación.

La seguridad de la aviación civil internacional juega un significativo papel en el intrincado entramado de la lucha contra el terrorismo y su prevención. Si bien esta última cuestión es competencia del Consejo de Seguridad, como órgano encargado del mantenimiento de la paz y la seguridad, mi país es de la opinión de que la OACI es el único organismo especializado con competencia para lograr consensos en torno al desarrollo y monitoreo de las normas y métodos recomendados para la aviación civil internacional. En este sentido, Venezuela considera necesario que se continúen fortaleciendo los sistemas de aviación civil nacionales, incluidos sus mecanismos de evaluación, sin menoscabar la autoridad y soberanía que tiene cada Estado en esta materia, a fin de que estos puedan hacer frente y prevenir de manera efectiva y sostenible las amenazas terroristas. A este respecto, la creación de capacidades, la asistencia técnica, la transferencia de tecnología en condiciones favorables y la movilización de recursos son de vital importancia. De igual forma, el fortalecimiento de la cooperación internacional y regional resultará de gran importancia en esta batalla.

Venezuela considera que, en la lucha contra el terrorismo y el extremismo violento, el ámbito preventivo será siempre la mejor apuesta para hacer frente a este flagelo. Es importante adoptar e implementar iniciativas coordinadas y adaptadas a cada caso y realidad nacional, dirigidas a socavar la clara estrategia de estos grupos de ideologías extremistas que se han dado a la tarea de promover la violencia y la intolerancia, de abordar las causas raigales que alimentan este repudiable fenómeno y de desarrollar estrategias efectivas e innovadoras que contrarresten las narrativas extremistas y terroristas y que generen el pensamiento crítico de la sociedad con miras a prevenir la radicalización, el reclutamiento y la movilización de recursos, incluyendo el uso inapropiado de las tecnologías de la comunicación y la información.

Es muy importante que ningún país proteja o dé cobijo a los perpetradores de crímenes terroristas contra la aviación civil. No se puede justificar ningún acto terrorista. Esto debe ser un compromiso de todos en la lucha contra este fenómeno.

Venezuela considera que la lucha contra el terrorismo debe tener lugar en el marco de una fortalecida

cooperación internacional, con arreglo a los instrumentos internacionales y regionales existentes en la materia, incluidos los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional, respetando plenamente los derechos humanos, las libertades fundamentales y el estado de derecho. Si nos apartamos de estas premisas para prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, se estaría contribuyendo a su radicalización.

Para concluir, quisiera resaltar la necesidad de, hoy más que nunca, asumir de una manera franca y decidida el combate contra el terrorismo a través del pleno cumplimiento —y no de manera selectiva— de las disposiciones contenidas en los instrumentos internacionales y las resoluciones relevantes de este foro multilateral que prohíben la transferencia de armas pequeñas y ligeras, incluidos los sistemas portátiles de defensa antiaérea, el financiamiento, el entrenamiento y el refugio a grupos terroristas, así como la implementación de una manera integrada y balanceada de los cuatro pilares de la Estrategia Global de las Naciones Unidas contra el Terrorismo.

Sr. Bermúdez (Uruguay): Sr. Presidente: En primer lugar, quisiera felicitarlo por la iniciativa de propiciar esta reunión informativa sobre la amenaza terrorista a la aviación civil.

Como bien expresa en su nota conceptual (S/2016/791, anexo), el Consejo de Seguridad ha centrado su atención antes en otros aspectos emergentes del terrorismo internacional como su financiación y el fenómeno de los combatientes terroristas extranjeros. Hoy en día, la expansión y evolución del terrorismo aéreo amerita concentrar nuestros esfuerzos en su prevención y represión.

Deseo también agradecer a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su exposición, y destacar el trabajo realizado por el Reino Unido en la conducción de las negociaciones que permitieron que hoy aprobáramos esta importante resolución, que el Uruguay ha copatrocinado.

En los últimos años los actos terroristas contra la aviación civil han ido adoptando formas que trascienden la clásica definición de piratería aérea. A los actos de desvío y secuestro de aviones y de toma de rehenes, se han ido agregando otras modalidades delictivas como los ataques perpetrados en las instalaciones de aeropuertos. El Convenio de Beijing para la Represión de Actos Ilícitos Relacionados con la Aviación Civil Internacional y su Protocolo de 2010 criminalizan, entre otros actos, el empleo de aeronaves civiles como arma para causar muertes, lesiones o daños, el empleo de materiales peligrosos para atacar a aeronaves u otros objetivos, o los ciberataques contra estaciones de navegación aérea.

No cabe duda de que los terroristas han encontrado en la aviación civil un blanco útil no solo a sus propósitos destructivos, sino también a la exposición mediática que tanto persiguen. Sus actos son de gran repercusión internacional, debido a su alto poder letal y a sus múltiples efectos colaterales, con impacto psicológico y social de gran escala. El elevado número de víctimas de distintas nacionalidades que puede producir un atentado aéreo es, sin duda, el aspecto más devastador y acuciante, pero no el único. Las consecuencias económicas, comerciales, políticas, culturales o de otra naturaleza son también numerosas. No olvidemos que millones de personas utilizan el transporte aéreo con fines laborales, turísticos o familiares y que los propios Estados basan y fomentan sus relaciones en múltiples intercambios facilitados por este medio de transporte.

Al atentar contra la aviación civil, se atenta también contra el acercamiento y el diálogo entre civilizaciones, contra la integración regional y contra la variada gama de intercambios propios de la era de la globalización. Ya se señalaba en 1944 en el preámbulo del Convenio de Chicago:

> "el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general".

La resolución 2309 (2016), que aprobamos hace minutos, más allá de sus fundamentos inobjetables, se nutre del espíritu de cooperación y solidaridad entre Estados, que debe predominar para cercar y derrotar el terrorismo internacional.

Mi país es respetuoso de los instrumentos jurídicos internacionales que conforman el marco antiterrorismo de la aviación civil mundial y presta particular importancia a los estándares internacionales y las mejores prácticas en materia de seguridad en la aviación civil. Es parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, habiendo depositado su instrumento de ratificación el 14 de enero de 1954. A través de distintas leyes nacionales, el Uruguay aprobó el Convenio sobre las Infracciones y Ciertos Otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963; el Convenio para la Represión

del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970; y el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y se adhirió a su Protocolo complementario para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicio a la aviación civil internacional, suscrito en Montreal el 24 de febrero de 1988. Asimismo, aprobó la Convención Internacional contra la Toma de Rehenes, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 18 de diciembre de 1979, y el Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para los Fines de Detección, suscrito en Montreal el 1 de marzo de 1991.

A nivel institucional, la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica es el organismo competente en ejecutar la política de aeronáutica civil del país, buscando garantizar la seguridad, la regularidad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas y la prestación de los servicios en todo el territorio y espacio aéreo nacional, de conformidad con las normativas y exigencias internacionales en la materia. Cuenta con un reglamento para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, basado en RAU 17 AVSEC, así como con directivas y circulares en la materia.

Igualmente en el plano normativo, en el decreto 267/003, de 1 de julio de 2003, se aprobó el programa nacional de seguridad de la aviación civil, conocido como “Avsec”, cuyo objetivo es proteger la seguridad, la regularidad y eficiencia de la aviación civil internacional en nuestro país, proporcionando las salvaguardias necesarias contra actos de interferencia ilícita mediante reglamentos, métodos y procedimientos. El programa busca mantener la seguridad de los explotadores nacionales y extranjeros que prestan servicios desde el Uruguay, así como la de los aeropuertos civiles que prestan servicios a vuelos internacionales. Está dirigido a satisfacer las normas y métodos recomendados internacionales del anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación, que contienen los anexos 2,6,9, 10, 11, 13, y 14.

A través del decreto 267/003, ya mencionado, también se crea el Comité Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, el que, entre otros cometidos, tiene el de asesorar a la autoridad de seguridad competente respecto a las medidas necesarias para hacer frente a las amenazas a la aviación civil, sus instalaciones y servicios. Por su parte, en el decreto 225/010, de 26 de julio de 2010, se establece el marco normativo para la correcta coordinación de los servicios de inteligencia del Estado.

El Uruguay entiende que para hacer frente a la creciente y cambiante amenaza terrorista a la aviación civil, resulta necesario fomentar la aplicación de los estándares de seguridad aprobados por la OACI, de modo de lograr mejores normas, sistemas y métodos, vinculados a distintos aspectos operativos de la aviación civil. Sin embargo, es evidente que muchos países no poseen ni la capacidad técnica ni el conocimiento ni los recursos financieros necesarios para implementar estos estándares. Es importante que aquellos países con capacidad para hacerlo brinden asistencia técnica, incluidas la transferencia de tecnología y de programas y la provisión de recursos financieros a aquellos países que lo necesitan. Por tal razón, la cooperación resulta ser el elemento clave para la concreta y eficaz aplicación de las mejores prácticas y de los más altos estándares en materia de seguridad de la aviación civil. El Uruguay concibe esta cooperación como un imperativo que debe darse tanto a nivel regional como internacional, y que requiere además ser complementado con una eficiente coordinación, bajo la égida de la OACI.

Permítame entonces concluir reiterando nuestro firme convencimiento de que los cambiantes y crecientes desafíos generados por las amenazas terroristas a la aviación civil solo podrán ser enfrentados exitosamente desde esta óptica, y reafirmando nuestro indeleble compromiso de invertir las capacidades y recursos nacionales a la altura de nuestras posibilidades para el logro de este objetivo.

Sr. Lucas (Angola) (*habla en inglés*): Damos las gracias a la delegación de Nueva Zelandia por haber convocado esta sesión dedicada a la amenaza terrorista a la aviación civil. Damos las gracias también a la Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Sra. Fang Liu, por su amplia exposición informativa sobre la cuestión crucial de la aviación civil en la vida contemporánea.

La comunidad internacional afronta un sinnúmero de nuevas amenazas a la paz y la seguridad, que son una causa principal del debilitamiento del antiguo sistema de seguridad colectiva que la comunidad internacional invocó después de la Segunda Guerra Mundial. Entre esas amenazas está el terrorismo internacional, cuya dimensión y temeridad no tienen precedente. El terrorismo se ha convertido en un fenómeno mundial de carácter imprevisible. Por consiguiente, abordar la cuestión relativa a la seguridad de la aviación civil y las amenazas que plantea el terrorismo internacional a ese sector esencial se ha convertido en una prioridad máxima que debemos atender.

El terrorismo internacional ha modificado la manera en que la aviación internacional ha funcionado tradicionalmente, como un símbolo de la libertad que potencia una mayor intimidad entre los pueblos del mundo. Es una evolución que los terroristas tratan de frenar y socavar.

Los ataques terroristas contra la aviación civil, como cualquier otro tipo de acto terrorista internacional, constituyen una amenaza a la paz y la seguridad internacionales y, por consiguiente, son actos criminales e injustificables, con independencia de las motivaciones o los objetivos de sus responsables. La amenaza terrorista contra la aviación civil ha obligado a una respuesta más coordinada por parte de la comunidad internacional, principalmente en relación con las medidas antiterroristas preventivas destinadas a frustrar este tipo de ataques, de conformidad con los tratados y convenios internacionales en materia de aviación civil.

Encomiamos la labor de la Organización de Aviación Civil Internacional, la promulgación de regulaciones, métodos y procedimientos para proteger la aviación civil frente a la interferencia ilegal y garantizar que estas medidas sean apropiadas para atajar el aumento de las amenazas a la seguridad.

Angola, en su calidad de miembro de la OACI, ha venido trabajando en estrecha colaboración con ese organismo con miras a ajustar sus prácticas y procedimientos nacionales a las directivas de la OACI, en particular con respecto a la infraestructura de transporte y los conocimientos técnicos. Hemos aprobado un gran número de medidas y leyes para verificar y supervisar el sector de la aviación civil mediante la incorporación de las normas promulgadas por la OACI al marco jurídico nacional. Esa ha sido una de nuestras principales contribuciones a la protección y la seguridad de la aviación civil. La reestructuración del Instituto Nacional de Aviación Civil a fin de convertirlo en un mecanismo regulador eficiente y digno de crédito, la reforma de la Compañía Nacional de Exploración de Aeropuertos y Navegación Aérea para gestionar con eficiencia la infraestructura aeroportuaria y la reestructuración de aerolínea TAAG Angola Airlines son algunas de las medidas adoptadas de conformidad con las recomendaciones de la OACI.

Con la aprobación de la resolución 2309 (2016), que tuvimos el placer de copatrocinar, el Consejo de Seguridad demuestra claramente la importancia de la lucha contra la amenaza que representan para la aviación civil los grupos terroristas. También pone de relieve la importancia de aplicar los parámetros de seguridad adecuados a la aviación civil, fomentar la cooperación técnica y mitigar la amenaza de los ataques en el marco de la lucha mundial contra el terrorismo.

Para concluir, deseamos reiterar la voluntad de Angola de trabajar para poner en práctica medidas eficaces para combatir y mitigar esta amenaza, en particular fortaleciendo las alianzas y aplicando las reglas y normas establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional a fin de reforzar la seguridad en este sector tan vital de la vida contemporánea.

El Presidente (*habla en inglés*): El Ministro de Relaciones Exteriores de Ucrania ha pedido la palabra para formular otra declaración.

Sr. Klimkin (Ucrania) (*habla en inglés*): Quisiera hacer un par de observaciones en respuesta a la delegación de Rusia.

En primer lugar, permítaseme recordar algo a todos los presentes en el Salón, especialmente a los que han olvidado convenientemente lo que sucedió hace dos años. Si no fuera por las armas rusas, la presencia de tropas rusas y los constantes intentos por generar un conflicto militar en la región de Donbas, no tendríamos que hablar del derribo del MH-17.

En segundo lugar, Ucrania ha cooperado plenamente con todos los asociados internacionales con respecto a esta cuestión. No creo que ninguna de las partes tenga nada que decir sobre nuestra disposición a cooperar. Hubo un problema en lo que respecta al acceso al lugar del siniestro del MH-17; quienes bloquearon dicho acceso no vestían el uniforme militar ucraniano, sino otros uniformes militares. Insistimos en que se nos concediese acceso de inmediato, pero por alguna razón no se nos concedió.

En tercer lugar, el año pasado el mundo entero fue testigo del veto de Rusia a la tentativa de establecer un tribunal internacional sobre el MH-17. Ucrania no tiene nada que ocultar. Queremos que se sepa la verdad, y queremos que se lleve a los responsables ante la justicia; pero esa iniciativa ha fracasado. ¿Por qué? Todos sabemos lo que ocurrió. Algunas de las delegaciones aquí presentes también estaban aquí el año pasado.

Por último, en otro orden de cosas, apreciamos de verdad que Rusia haya establecido la nueva práctica de revelar a toda la comunidad de las Naciones Unidas, en el espacio público de este Salón, los detalles de los textos negociados por los miembros del Consejo. Se trata de un paso positivo a favor de la transparencia, y esperamos con interés que la parte rusa continúe con práctica.

El Presidente (*habla en inglés*): El representante de la Federación de Rusia ha solicitado la palabra para formular una nueva declaración.

Sr. Zagaynov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): Quisiera responder muy brevemente a la delegación de Ucrania. Es una cuestión grave. Estamos debatiendo la lucha contra el terrorismo, el terrorismo de verdad, no ese del que trata de acusar a los habitantes del este de su país. Lo exhorto a sumarse a esta importante labor, en lugar de seguir especulando sobre este tema y las tragedias humanas sucedidas.

El Presidente (*habla en inglés*): El Ministro de Relaciones Exteriores de Ucrania ha solicitado la palabra para formular otra declaración. Quisiera alentarlos a que pongan fin pronto a este intercambio.

Sr. Klimkin (Ucrania) (*habla en inglés*): Mis disculpas. Acabamos de presenciar el típico caso de echar la culpa al otro y generar confusión. Yo no he mencionado ni culpado a nadie, a ningún ciudadano, que viva en el este de nuestro país. Si me equivoco, agradecería que me corrigiesen. En primer lugar, me he referido a la agresión militar rusa, y en segundo lugar, al terrorismo. Eso es lo que hemos vivido: un terrorismo patrocinado por el Estado. Puede que tengamos distintas opiniones al respecto, pero así es como lo ve Ucrania.

Se levanta la sesión a las 12.15 horas.